SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 42 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, hoy ampliada con la presencia de Representantes Nacionales, da la bienvenida al Directorio de la Administración Nacional de Puertos para hablar de un tema de actualidad y, además, del proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo relativo a la eventual concesión de la instalación de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo, lo que constituye un asunto de enorme interés público vinculado al desarrollo nacional. De modo que los escucharemos con muchísimo gusto a los efectos de que nos den la visión de ustedes sobre el tema, las posibilidades y las perspectivas con respecto a este asunto que interesa mucho al país, para después dar lugar a un intercambio de opiniones sobre el proyecto de ley. Por lo tanto, tiene la palabra el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos, ingeniero Puntigliano.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Muchas gracias por la invitación.

Antes que nada, quiero aclarar que estoy acompañado por el señor Vicepresidente de la Administración Nacional de Puertos, Capitán de Navío (R) Gastón Silberman, el vocal del Directorio, ingeniero industrial Santiago Sotuyo, y el responsable del Departamento Jurídico Notarial, doctor Edgardo Amoza.

Desde el comienzo de la gestión hemos venido haciendo un análisis de la evolución de los puertos del Uruguay y en un momento determinado llegamos a la conclusión de que era necesario seguir expandiendo y aumentando sus capacidades. No ingresaremos en detalles técnicos porque nos alejaría del eje de la discusión que, supongo, para los señores Senadores será el proyecto de ley.

Hemos venido teniendo tasas de crecimiento altas, tal como lo esperaba la Administración Nacional de Puertos. Más precisamente, durante estos años esperábamos tasas del 10% de crecimiento medio en TEU. A los efectos aclaratorios, un TEU es una medida volumétrica de contenedores. Hay contenedores de veinte y de cuarenta pies; el primero es como si fuera esta hoja que les estoy mostrando y uno de cuarenta como si se tratara de dos hojas. Por lo tanto, cuando se mueve un contenedor, se está movilizando un TEU o un contenedor de veinte pies, mientras que cuando se trata de uno grande decimos que se mueven dos TEU o un contenedor de cuarenta pies. Esto indica que se trata de una medida volumétrica. Hay dos maneras de medir el movimiento portuario: una es en contenedores y la otra en TEU.

Como decía, en los últimos cinco años hemos tenido tasas promedio de crecimiento en TEU del 15% por encima de las estimaciones más optimistas que existían; las nuestras eran del 10% y lo siguen siendo para los próximos años. Decía que el promedio de los últimos cinco años fue del 15%, así como también lo fue el del último año y el del período que va de enero a agosto. Por su parte, el crecimiento registrado en toda la región ha sido muy fuerte. Si tomamos como referencia los ocho puertos más importantes de la costa atlántica o del Cono Sur -para incluir a los chilenos- advertiremos que la tasa de crecimiento más baja de los últimos cinco años se ubicó en un 6% y la más alta, en un 23%. O sea que estamos hablando de cifras muy importantes. Para poder entender esta situación, debemos tener en cuenta que el movimiento en TEU en los puertos crece por encima del comercio y éste lo hace por sobre la tasa de crecimiento de la economía. Esto obedece al hecho de que, al haber comercio entre dos naciones, algunos contenedores se mueven en un país y luego lo hacen en el otro. Evidentemente, esto incrementa el número de movimientos. A su vez, vemos que existen asimetrías en el flujo comercial -lo que hace necesario mover contenedores vacíos- y un proceso muy fuerte de "conteinerización" de carga que ha llevado a que, por ejemplo, parte del arroz que se exporta sea a granel y en contenedores, cosa que hace cinco años era impensable. Este proceso de

“conteinerización” de carga se ha manifestado en muchas otras “commodities” e, incluso, en el cobre en Chile. Es en función de todo esto que esperamos un crecimiento continuo del movimiento de contenedores. Si bien en torno a estas curvas de demanda registradas, los operadores portuarios tenían opiniones diversas, creo que esta discusión ha sido saldada, porque podríamos decir que casi todos los operadores portuarios realizamos valoraciones o predicciones más o menos equivalentes. Por ejemplo, Montecom y quienes han hecho ofertas por una nueva terminal de contenedores tienen una posición que se aproxima mucho a la nuestra, a diferencia de la Terminal Cuenca del Plata que ha hecho una predicción más alta, y así lo demostró en la presentación que hizo en octubre de 2007, donde se pudo apreciar que toma como referencia valores de contenedores más altos que los nuestros hasta el año 2015. Creo que este tema de la predicción de crecimiento está saldado y que, además, en el marco de la crisis que se está viviendo en estos momentos, tenemos que tomar en cuenta períodos largos. Ahora bien, a pesar de que en el transcurso de esos largos períodos nos ha tocado atravesar algunas crisis que impactaron en nuestro país -por ejemplo, la de 1999 en Brasil y la de 2002 en Argentina- en la región nunca dejó de crecer el movimiento de contenedores. Debemos entender que existen cosas que son relativamente independientes de toda esta temática y que, de repente, arrojan porcentajes positivos de crecimiento a pesar de que los productos brutos de la región registren caídas. Justamente, las razones de esto son las que acabo de mencionar, esto es, que la tasa de crecimiento del comercio es mayor que la del crecimiento de las economías y que la tasa de movimiento de contenedores también es mayor a la del comercio. Esta es una regla general que la saben todos los teóricos que se dedican a este tema y, además, ha sido debidamente constatada.

Luego tenemos el tema relativo a la oferta de capacidad del Puerto de Montevideo, sobre el que existen distintas opiniones. Una vez que las obras que tenemos con nuestro socio Katoen Natie estén finalizadas, estimamos que la oferta de capacidad del Puerto de Montevideo se ubicará en valores con un rango muy alto: hasta 1:600.000 TEU. Esta situación nos obliga a analizar una ventana de riesgo que identificamos entre los años 2009 y 2018. Si ajustamos esa predicción a los cálculos que hicimos en la Administración Nacional de Puertos, creemos que la situación crítica aparecerá en el año 2013, con lo cual se hace absolutamente necesario generar más capacidad para mover contenedores. Existirían aquí dos posibilidades: una es decirle al socio existente que amplíe sus capacidades y la otra, hacer un llamado para una nueva terminal de contenedores y así mejorar el marco de competencia y la profesionalización de la gestión de contenedores. Debemos tener en cuenta que la situación es distinta en Terminal Cuenca del Plata que en Montecom -el otro operador de muelles públicos- que utiliza grúas móviles con una productividad de 50.000 contenedores por año más baja respecto de las grúas Pórtico de Terminal Cuenca del Plata, que moviliza el doble, es decir, 100.000 contenedores por año. Con esta alternativa podríamos aumentar la productividad en una terminal y así hacer al Uruguay más atractivo.

Esta discusión técnica se enmarca dentro de una visión de país que es el aspecto realmente estratégico e importante. Pero volviendo al punto de crisis, que hemos identificado como el año 2013, debemos considerar que si esta ley se discutiera, se le hicieran las modificaciones que correspondieran, se aprobara y finalmente saliéramos adelante, la nueva terminal de contenedores estaría funcionando y operativa en el año 2014. Es decir que ya llegaríamos tarde. Esto es algo importante a tener en cuenta, sobre todo, por las necesidades que tiene Uruguay en cuanto a su posicionamiento logístico.

¿Qué otra cosa es importante para Uruguay? Que sus puertos estén al servicio del comercio exterior, no sólo del Uruguay, sino también de la región, porque con ello abrimos otras puertas de negocios para el país. De hecho, me enorgullece decir que ha sido un tema de Estado que ha trascendido los sucesivos Gobiernos nacionales -tanto del Partido Nacional, como del Partido Colorado y del Frente Amplio- el mantener una política favorable a la logística. En ese sentido, se ha constatado un importante incremento en los ingresos por exportaciones de servicios logísticos gracias, reitero, a los distintos esfuerzos que se han hecho en los diversos sectores involucrados. Es así que pasamos, de US$ 300:000.000 en el año 2005, a US$ 360:000.000 en 2006, a US$ 500:000.000 en 2007 y, posiblemente, lleguemos a US$ 750:000.000 en 2008. El Ministerio de Economía y Finanzas incluso ha llegado a hablar de US$ 1.000:000.000 y si bien es bastante difícil cuantificar estos incrementos, de todos modos se trata de un aumento de relevancia. A su vez, parte de ese ingreso -la tercera parte de los ingresos es por exportaciones de servicios- también se debe a una eficiente actividad portuaria, y un indicador de que los puertos del Uruguay están al servicio de la región es que aproximadamente la mitad de la carga que pasa por Montevideo no es de nuestro país. Uno podría preguntarse, aparte de esos ingresos que se deben a las exportaciones de servicios logísticos, para qué otras cosas sirve

tener puertos que reciban carga de distintos países de la región para desde aquí ir a otros mercados de destino. ¿Sirve para que la conectividad de Uruguay sea mejor, es decir, para que cuando se exporta hacia un destino final se pueda hacer directamente de aquí hacia el "foreland", de modo que ese contenedor que, por ejemplo, lleva carne, no tenga que pasar por otro puerto -como Buenos Aires o Río Grande- y trasbordar allí, porque esto aumenta proporcionalmente los costos del transporte del producto en destino? Cabe recordar que el producto en destino tiene dos componentes: uno, su costo y otro, el costo logístico para llegar a destino. Cuanto más corto sea el camino, menor será el costo logístico. Esto quiere decir que al comercio exterior uruguayo le sirve ser un concentrador de cargas. En particular, en el negocio de contenedores de Montevideo, el 50% son contenedores de trasbordo o de tránsito. Aquí conviene distinguir entre esos dos conceptos, porque considero que es importante: el de trasbordo, que es aquel contenedor que viene en un barco, se lo pone arriba del muelle, viene otro barco y se lo lleva; y el de tránsito, que es aquel que, por ejemplo, viene de China, entra a Montevideo, en el muelle se lo pone en un camión y en éste traspasa una frontera. Nosotros tenemos ese porcentaje muy alto y en la medida en que podamos mantener ese rol de concentradores podremos ayudar, en este marco, al comercio exterior, es decir, a las exportaciones y, como consecuencia, a asegurar el empleo, etcétera. Si no seguimos peleando por este posicionamiento, en la carrera de desarrollo de infraestructura podríamos perder, lo que implicaría que fueran otros los puertos concentradores y, entonces, nuestra carga iría hacia allí, los costos de transporte agregados al valor del producto serían mayores y en los mercados de destino seríamos menos competitivos, todo lo que podría, eventualmente, hasta ocasionar pérdidas de empleo.

Es en esta coyuntura que entendemos necesario propender a la expansión y por tal motivo presentamos este proyecto de ley al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el que luego lo elevó a la Presidencia de la República, la cual lo remitió aquí, al Parlamento.

En realidad, podría decirse que la Ley de Puertos nos habilita a llamar a licitación sin consultar al Parlamento. En tanto se trata de un tema de trascendencia para el país y siempre ha sido encarado como una política de Estado, desarrollada por todos los partidos políticos, nos pareció oportuno realizar consultas con todos los partidos políticos de manera informal. Fue así que mantuvimos diversos contactos con representantes del Frente Amplio, del Partido Nacional, del Partido Colorado y del Partido Independiente y, en general, se entendió que era una buena idea la de elevar al Parlamento una iniciativa que incluyera los puntos clave y dejara los aspectos técnicos para la reglamentación, que es lo que corresponde a la Administración Nacional de Puertos. En ese sentido, elaboramos este proyecto de ley que, si la Comisión lo entiende oportuno, podría ir leyendo cada uno de sus artículos, destacando qué elementos son importantes.

El artículo 1º establece: "Declárase la importancia de la política nacional de puertos que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales". Creo que esta disposición no requiere mayor argumentación en tanto se enmarca en la explicación introductoria que hice antes.

Por su parte, el artículo 2º declara: "Cométese y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el Departamento de Rocha". A mi juicio, se trata de un artículo muy importante y voy a explicar por qué lo incluimos. Entendemos que estamos construyendo el presente y el futuro. Todo el dimensionamiento que prevemos para el Puerto de Montevideo está concebido para 14 metros. Hace cien años se hizo un análisis de cómo debía ser el nuevo Puerto de Montevideo, que es el que tenemos actualmente. En aquel entonces, se discutió si debía estar diseñado para calados de 7 ó 10 metros. Vale aclarar que, en realidad, para aquella época 7 metros eran más que suficientes. Sin embargo, visionarios o la situación del país permitieron que se desarrollara un puerto para 10 metros, lo que nos permitió operar durante muchísimos años con un muy buen puerto. En este momento los 10 metros son insuficientes y, de hecho, están entrando a puerto barcos que tienen 12,50 metros de calado de diseño; por lo tanto, no entran con su calado total. Se han llegado a ir barcos calando 11 metros y si bien ustedes podrán preguntarse cómo es posible, debo decir que lo que sucede es que además de los 10,50 metros tenemos 0,90 metros de marea. También hemos tenido una política muy agresiva de dragado, que permitió dragar todo el Puerto de

Montevideo a 10,50 metros, lo que fue positivamente visto por los armadores. A su vez, esto debe ser complementado con una política de dragado del canal de acceso -que también lo hemos hecho con mucha agresividad- que se estableció en 11, 50 metros. Siempre hay un metro de diferencia, porque cuando un barco avanza en aguas restringidas se produce un efecto de succión y es necesario tener un margen adicional. Entonces, esta política agresiva de dragado atrajo al armador a Montevideo, lo que se notó en el impacto de crecimiento que tenemos; es decir que, a veces, los hechos cualitativos, más que los cuantitativos, acercan al armador. Pero nosotros estamos desarrollando el nuevo puerto de Montevideo y vamos a referirnos a los proyectos que están previstos en este sentido.

Esta previsto, a su vez, la elongación del Muelle Escala -la obra que hacemos junto con nuestros socios Katoen Natie y Terminal de la Cuenca del Plata, de la que tenemos el 20% y ellos el 80%, pero que también es un esfuerzo que hacemos todos los uruguayos- construyendo un muelle de 350 metros, dragable a 14,50 metros. Además, estamos cerrando la entrega para la licitación de un muelle multipropósito, que va a ser el Muelle C, de 275 metros de longitud, dragable a 14 metros. El primero de ellos, oficialmente, va a estar pronto -oficialmente- para marzo del año 2009, aunque nos han informado que puede atrasarse. El Muelle C va a estar finalizado para diciembre de 2010 o principios de 2011; también hay una iniciativa privada para el Muelle D, aprobada por nosotros, pero el inversor está un poco demorado en la propuesta final del proyecto ejecutivo. Va a consistir en otro muelle de 275 metros, también dragable a 14 metros. Existe otra iniciativa privada aprobada y estamos listos para llamar a licitación en su fase final para una terminal de “chips” con un puesto de atraque, ya no con muelles, sino con “dolphins”, dragable a 14 metros.

Cuando nos referimos a la nueva terminal de contenedores estamos hablando de dos puestos de atraque, dragables a 14 metros -es decir que estamos concibiendo un puerto nuevo de Montevideo dragable a 14 metros- que creemos deben ser consistentes entre sí, ya que no tendría sentido que tuviéramos algunos muelles de 16 y otros de 12. ¿Qué es lo que pasa? Hay algunos tipos de barcos que no entran con un dragado de 14 metros e, incluso, existen porta contenedores -que van a demorar mucho tiempo en venir aquí- que tienen un calado de 16 metros. Pero, además de prever el desarrollo del presente y una parte del futuro del puerto de Montevideo, tenemos que asegurar al Uruguay un centro logístico regional con un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha. Allí existen algunos lugares que tienen la propiedad de tener una batimetría de roca, es decir, tener debajo de la arena profundidades superiores a 20 metros con estructuras rocosas perpendiculares a la costa que permiten el desarrollo portuario por muchos años sin afectar la ciudad que se genera o fortalece a su alrededor, en un sistema sustentable con el medioambiente local. Es decir que como nosotros estamos atrasados en el desarrollo de infraestructura, tenemos que recuperar el atraso y, a la vez, preparar el futuro. Creemos que es absolutamente consistente porque, además, los armadores, que son los dueños de los barcos, que son los actores determinantes en la cadena logística, han dicho expresamente que no piensan, por ahora, manejar contenedores en un puerto en Rocha, porque ello requeriría una cantidad de servicios adicionales con los que no cuenta el departamento en este momento y que pasarían varios años antes de que estuviera en condiciones de brindarlos.

Es decir, entonces, que el puerto en el departamento de Rocha se concentraría en otro tipo de cargas; podría ser un puerto energético -que el Uruguay está necesitando para el gas y el petróleo- y operar en forma mucho más amparada que en José Ignacio. También podría ser un puerto que tomara la carga de Portucel -que se ha anunciado- y que, en definitiva, moviera una cantidad de cargas que no son específicas de contenedores. Es decir que el puerto de aguas profundas de Rocha es consistente con el desarrollo de la nueva terminal y, por eso, justifica que esté incluido en la ley.

SEÑOR MICHELINI.- Pero eso no significa que estrictamente sea en La Paloma.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Claro, señor Senador, por eso se cita al departamento de Rocha.

SEÑOR AMARO.- En realidad, los dos primeros artículos de esta iniciativa son inobjetables y nos llenan de alegría y de ilusión.

Recuerdo que en el año 1968, cuando quien habla era Director de ANCAP, teníamos la tragedia de los petroleros que solamente podían entrar a puerto con 16 mil toneladas y un poco más cuando la marea estaba bien. Ya en aquella época hablábamos de un puerto de aguas profundas en

Rocha que era una necesidad. Por tanto, vamos a avalar lo expresado por el Presidente de la Administración Nacional de Puertos, deseando lo mejor para que se lleve adelante la iniciativa. Indudablemente, queremos lo mejor para el país. En 1968 optamos por la Boya Petrolera donde llegaban los buques de gran calado. Eso significó un avance que, por suerte, el país pudo conquistar. Hoy pienso de la misma forma que lo hacía en aquel momento y es por eso que quería hacer esta acotación y decir que es inobjetable y nos llena de alegría que no se olviden del puerto de aguas profundas en Rocha pues, como dije, es una necesidad para el país.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Coincido con el señor Senador porque, efectivamente, en su momento la Boya Petrolera fue un gran avance. Además, es cierto que en otra época los costos de las obras de infraestructura se sentían más sobre la economía que ahora. Por tanto, hoy podemos realizar mayores desarrollos de infraestructura y así se ve a través de la historia.

El artículo 3º expresa: "Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a constituir por sí sola una sociedad anónima con acciones nominativas que tendrá por objeto la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo por un plazo de treinta años, en las condiciones establecidas en la presente ley y en la reglamentación de la misma por parte del Poder Ejecutivo. Dicha reglamentación también establecerá el capital contractual de la sociedad a constituirse, no requiriéndose en esta etapa ninguna suscripción ni integración mínima." Aquí ya empezamos a hablar de la metodología y voy a ir adelantando cual sería para ir simplificando, aunque va a seguir apareciendo en los artículos siguientes. La idea básica nuestra apunta a abreviar tiempos porque, como decíamos, si hoy se aprobara el proyecto de ley -no va a ser así pues, seguramente, requerirá cierta discusión- estaríamos llegando un año tarde a cubrir las necesidades del país, arriesgando nuestro posicionamiento como centro logístico regional. En ese sentido, para abreviar los tiempos, pero también para generar una situación más usual, vinimos al Parlamento con la propuesta de que la logística siga siendo una política de Estado. Además, con el fin de acortar los tiempos y basados en la experiencia de la anterior licitación de la terminal de contenedores, entendimos que el método de la subasta, sin ser el perfecto desde el punto de vista técnico, sería el menos vulnerable para darle una solución al país, atendiendo las necesidades que tiene. Por tanto, la idea es ir al método de subasta, por lo que luego pasaremos a detallar cómo son los componentes de canon asociados al método de la subasta, que va a ser algo distinto que en el primer caso.

De todas maneras, desde ahora conviene establecer que las condiciones de inicio respecto de la terminal de contenedores existente son, de por sí, diferentes. La otra subasta contaba con una terminal que ya estaba funcionando, tenía clientes y equipamiento. Aquí estamos hablando de un álveo que va a estar disponible para que se construya la terminal, para que se pueda operar y se instale el equipamiento. Por tanto, al partir de condiciones distintas, no todo va a ser necesariamente igual. Sin embargo, se debe mantener el espíritu que está en la Ley de Puertos: una situación de competencia y tratar de igualar o hacer similares, por lo menos a nivel operativo, las condiciones.

Luego, el artículo 4º dice: "Esta sociedad anónima, formalizará un contrato con la Administración Nacional de Puertos, por un plazo de treinta años, a efectos de establecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal, en un todo de acuerdo con lo establecido en la presente ley y su reglamentación."

El artículo 5º, por su parte, expresa: "Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a subastar el 100% (cien por ciento) del paquete accionario de dicha sociedad anónima, acto que se realizará a través de una de las bolsas de valores legalmente autorizadas a operar como tales por el Banco Central del Uruguay, bajo las reglas generales de las mismas y las particulares que se establecen en esta ley y en su reglamentación. A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley de Puertos ningún accionista de la sociedad anónima subastada podrá ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo". Sobre este artículo me gustaría remarcar dos aspectos, uno de los cuales es el relativo a la subasta del 100% del paquete accionario. Nosotros entendimos que estamos llevando adelante una política muy agresiva en desarrollo de infraestructura e invirtiendo volúmenes muy altos para lo que ha sido la historia de las inversiones -excepto con relación a la inicial- ya que se ha terminado el Puerto de

Fray Bentos. Asimismo, estamos haciendo inversiones en Salto y en Paysandú, y ya firmamos el contrato para el muelle de ultramar en Nueva Palmira, el muelle de barcazas, la terminal de pasajeros de Colonia, que es muy importante y absolutamente necesaria. Estamos analizando, también, la posibilidad de realizar una inversión en Juan Lacaze, mientras que en Montevideo iniciamos una política muy agresiva de dragado, de profundización del canal de acceso -en este sentido, ya tenemos abierta una licitación para ir más allá, cuando estén listos los muelles correspondientes- y estamos trabajando en el muelle G, el acceso norte, que permite mejorar la situación dentro del Puerto. Vamos a construir el Puerto de Capurro, que va a tener dos módulos, y estamos incorporando áreas que van a servirnos para seguir ampliando las actividades logísticas que tan importantes son para el país.

Por nuestra parte, hemos considerado que para alcanzar altos objetivos de Producto Bruto Interno, el país necesita más desarrollo de infraestructura. Esto implica que a la vez que estamos maximizando nuestra capacidad de inversión e, inclusive, endeudándonos dentro del marco de la razonabilidad que puede tener el volumen de negocios de la Administración Nacional de Puertos, no debemos ir más allá y sí debemos motivar al sector privado para que realice inversiones. En este caso particular entendimos que era conveniente que un privado se manejara con el 100% del paquete accionario y que mantuviéramos el rol de autoridad portuaria, y controláramos y participáramos del negocio de una forma indirecta, a través de un canon fijo y uno variable, aspectos que se explican más adelante. Este elemento de discusión no fue muy sencillo de abordar dentro de nuestro equipo; hemos analizado todos los escenarios, pero pensamos que como nosotros gestionamos los dineros de todos los uruguayos, la forma de ofrecer mayores garantías era tener un ingreso fijo a través de cánones, uno asociado al volumen de negocios y otro a una especie de alquiler -como se hace en muchos países- por el área correspondiente. Entonces, de alguna manera el Uruguay participa del negocio, pero tiene ingresos asegurados, sin depender de la gestión de un particular que puede tener una política de gastos que de pronto es distinta a la que aplicaríamos nosotros. Este tema lo hemos discutido, reitero, y ciertamente pensamos que era más simple y transparente de lo que en realidad es.

Por otra parte, quiero hacer una referencia que se va a dar de por sí durante la discusión, que tiene que ver con el hecho de que en Terminal Cuenca del Plata nosotros estamos asociados en un 20%. En aquel momento se tomó una decisión y se escribió un decreto, y en el marco de ese contrato estamos trabajando junto con ellos; en definitiva, esas son las reglas del juego en esta asociación y las vamos a mantener, porque nuestro interés es dar confianza y estamos seguros de que a Terminal Cuenca del Plata le va a ir bien. En ningún momento hemos pensado en retirarnos de Terminal Cuenca del Plata, por lo menos a nivel del capital que tiene en este momento.

La parte final del artículo 5º dice: “A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley de Puertos ningún accionista de la sociedad anónima subastada podrá ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo”. En este caso se está haciendo referencia al espíritu de la Ley de Puertos, que habla de competencia dentro de la operativa portuaria; precisamente, ese marco de competencia me parece que es necesario tenerlo en cuenta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber por qué se habla por un lado de “ningún accionista” y por otro de que “tampoco podrá ser operador”. Me gustaría que se aclarara qué contempla esa dualidad.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- En realidad, se puede ser accionista en una empresa y se puede contratar un operador. Entonces, puede darse la posibilidad de que un operador tenga intereses en una terminal y aparezca también en la otra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso se da hoy en el puerto.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Es correcto, pero también en otros puertos hay sociedades de accionistas que contratan un operador. Podría pasar en Panamá, por ejemplo, donde están haciendo muchas inversiones en este momento. Panamá es todo un “hub” y funciona como un multioperador. Es así que la terminal de Hutchinson va a estar enfrente a la de PSA que se está construyendo ahora. En realidad, podría pasar que una sociedad de accionistas contratara a Hutchinson en un lado y luego Hutchinson pusiera una terminal enfrente. Entonces, la sociedad de accionistas contrataría a Hutchinson como

operador y, por otro lado, Hutchinson, enfrente, instalaría su propia terminal. En ese caso, no se generarían las condiciones de competencia. Es importante que esto quede claro.

SEÑOR BOTANA.- Agradezco al señor Presidente y a la Comisión que me permitan hacer uso de la palabra.

Quiero hacer una pregunta en este momento en relación con este artículo, porque considero que este es un tema clave.

Con este texto, se está dejando sin posibilidad de participar a la empresa Nelsury S.A, que es la que coparticipa con el Estado en la Terminal Cuenca del Plata. La idea es que no exista monopolio de esa empresa dentro de las actividades del puerto de Montevideo. El señor Presidente estaba haciendo esa afirmación, que comparto, porque me parece bueno salvaguardar la competencia en este caso.

Me gustaría saber si en este artículo o en otro están previstas las situaciones que la empresa TCP nos planteó en su comparecencia a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes. Desde mi punto de vista, la empresa TCP planteó un par de cuestiones absolutamente razonables. Concretamente, manifestaron que tenían miedo de que se produjeran cambios en las condiciones sobre las cuales licitaron en la terminal de contenedores; por ejemplo, si la licitación la ganaba una empresa que manejara contenedores y, por lo tanto, pudiera tener el monopolio de su manejo, ya fuera no trabajando para otras compañías que movieran contenedores o desactivando el Puerto de Montevideo y llevando contenedores a otros lugares del mundo. También plantearon el riesgo en el caso de que ganara la licitación el operador de otro puerto cercano y desviara todas las cargas hacia Buenos Aires o Río Grande.

Esas situaciones fueron planteadas por la empresa TCP y como entendemos que son razonables y que la obligación del Estado es preservar la competitividad y la competencia en nuestro puerto, de forma que pueda seguir siendo un centro de actividad importante -por tratarse de la entrada y la salida de la producción nacional- queremos preguntar si esto está previsto en la propuesta que se está presentando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parecen muy pertinentes las preguntas, pero creo que sería mejor que el señor Presidente del Puerto termine con su exposición y luego conteste las preguntas del señor Representante Botana. Ahora bien; si el señor Puntigliano quiere contestar primero la pregunta, puede hacerlo, pero después vamos a permitir que continúe con su exposición y al final hacemos las preguntas.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Propongo contestar esta pregunta y luego continuar con mi exposición.

Es importante tener en cuenta que, en realidad, el mundo de los negocios de contenedores es muy móvil. Hoy tenemos a nuestro socio Nelsury S. A., que en realidad es Katoen Natie. En el mundo de los negocios no hay precios para las cosas; si se llega a un precio determinado, puede ser que un día Nelsury S. A. le venda a Maersk, ya que una vez intentó comprar, o a Hutchinson, que seguramente también ha intentado comprar, porque la terminal es muy atractiva. Si Hutchinson ganara la licitación no podría, en realidad, comprar acciones de TSP o ser comprado por TSP. Esto es lo primero que hay que tener claro. No estoy hablando de los casos que plantea el señor Representante, sino de otros que pueden aparecer. Es decir que esto no está pensado sólo para Nelsury, sino para todos los que puede venir en algún negocio internacional de los que se dan. Estamos previendo que no se repitan los accionistas en una y otra terminal no sólo con respecto a la configuración actual, sino en las futuras.

La otra pregunta es si el armador es el dueño del barco y el actor determinante de la cadena logística. Puedo nombrar a tres empresas porque han hecho público su interés por el Puerto de Montevideo: me refiero a Montecom, que quería la nueva terminal, y a APM Terminal del Grupo Maersk. Una de las patas es una compañía terminal, otra es una compañía energética y la otra es el armador. También lo ha hecho público la empresa ICTSI junto con Talfir. Estas son las tres empresas

que han hecho público su interés. Supongamos que en el remate ganara APM Terminal, que tiene una terminal en Buenos Aires totalmente llena; y no está previsto hasta ahora su exclusión. Entiendo la preocupación de que ganara esta empresa y se llevara gran parte de la carga para esa terminal. También pasa que cuando un armador gana, repele las otras cargas. Esta es la tendencia general, aunque en APM Terminal y algunos otros operadores trabajan mucho con otros armadores, pero podría pasar que repelieran las cargas. Por esa razón, cuando se hizo la primera terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo no hubo inconveniente en que fuera un armador. En este punto puede haber varias opiniones y estamos abiertos a la discusión sobre ese tema. En principio, hay que tener en cuenta que es totalmente distinto cuando hay una sola terminal que cuando hay dos. Si gana ese armador u otro, porque hay cuatro armadores interesados en la nueva terminal, al único que puedo mencionar por cuestiones de confidencialidad es a Maersk. Si gana ese u otro, el efecto que se produce es que se concentra las cargas en esa terminal y todo el resto va a la primera terminal porque repele las cargas que son de los otros armadores. Entonces, creo que la configuración de ese escenario -que ha provocado una preocupación legítima en nuestros socios- tampoco es tan radical, dado que nadie queda atado por un negocio. Digo esto porque no se puede asegurar a nuestros socios que mañana la carga de Maersk no se vaya a Río Grande, si hay buen dinero, pues allí se acaba de inaugurar un nuevo muelle y seguramente habrá precios competitivos. Esto podría darse, y se trata de algo que ya ha ocurrido en los hechos. Concretamente, se llevó la carga, y TCP, por un lado, y nosotros, por otro, comenzamos a investigar internacionalmente en aras de buscar carga para Montevideo. Aclaro que no realizamos esa búsqueda para una terminal en particular, porque no corresponde. Es más, como autoridad portuaria, quien habla mantuvo reuniones con Hamburg-Sud pidiendo que se concentraran las actividades en Montevideo, porque era lo necesario. Ahora bien, esta empresa, por razones de productividad y debido a que tenían mucha carga, decidió ir a TCP. Pero insisto en que Maersk no está casada con ningún puerto o terminal, lo cual significa que el riesgo está siempre presente.

El señor Diputado ha mencionado otro tema que me parece importante aclarar. Concretamente, preguntó qué pasa con empresas que están muy cerca, como por ejemplo Hutchinson en Buenos Aires. Cabe acotar que Maersk está en Buenos Aires en APM Terminals. Podemos encontrar varias empresas que tienen intereses creados en otras zonas. Es curioso, pero en muchos lugares de Asia las empresas tienen una o dos terminales en puertos muy cercanos y manejan eficientemente la carga. No tratan de anular las operaciones, porque para ellos es un negocio. Además, tienen obligaciones contractuales que los obligan a tener un mínimo de movimiento.

Creo -y esta es una opinión personal, que incluso estoy dispuesto a discutir- que podría ser hasta contraproducente dejar afuera a operadores que podrían tener intereses legítimos para fortalecer más a Montevideo y salir de los puertos donde tienen más dificultades; esto último, en lugar de perjudicarnos, tal vez nos potenciaría. En la medida en que incluyamos en el contrato obligaciones sobre el movimiento de mínimos y las sanciones correspondientes por su incumplimiento, tendremos las suficientes garantías. De todas maneras, entiendo que este es un punto en el cual podemos encontrar matices de discusión.

El artículo 6º establece: “La reglamentación deberá establecer un canon a abonar a la Administración Nacional de Puertos que tendrá un componente fijo y otros componentes variables por TEU (Twenty-feet Equivalent Unit).

El canon fijo se abonará a partir del segundo año de la concesión, y su monto será igual al producido de la subasta, ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación.

El 100% (cien por ciento) del precio obtenido en subasta será de propiedad de la Administración Nacional de Puertos y aplicado al desarrollo de sus fines específicos, a través de inversiones en infraestructura”.

Me parece importante destacar que en el primer párrafo se fija el canon variable. Asimismo, aquí se señala cómo es que se establece el canon fijo. Hay algunos puertos, como, por ejemplo, el de Hamburgo, donde simplemente se habla de un alquiler. En Hamburgo se crea una estructura -el muelle sin nada- y todo lo que la integre -vía férrea, telecomunicaciones, equipamiento, etcétera- es instalado por el operador. En síntesis, se alquila el espacio. Esa es una forma de ver los negocios. En otros

países se opera de otra manera; el concesionario tiene que hacer la obra civil y muchas otras cosas más. Por nuestra parte, imaginamos otro modelo por el cual se subasta el valor del alquiler, y hablo de alquiler porque se tiene en cuenta quién paga más por alquilar anualmente a un precio determinado. Y allí van a tener que construir una casa. Este sería el canon fijo. Entonces, vendrá el operador a, b, c y d; finalmente, gana el operador c. ¿Por qué? Porque ofreció el mayor monto de alquiler. Ese es el valor del paquete accionario que se subasta. Eso implicará una obligación para el operador c: todos los años tendrá que seguir pagando ese monto. Es importante entender que lo que se subasta no es un valor ya de entrada, pues de lo que se trata es del valor del alquiler. Esto implica un cambio de mentalidad respecto a la primera subasta, porque representa un compromiso a largo plazo con el país. Esto ata u obliga a la gente a decir que está comprometida con el desarrollo del país como centro logístico. Además, el primer año va a tener que pagar el valor de las acciones, y el segundo y tercer años deberá abonar el mismo monto en dinero como canon. Esto significa que también al operador le va a convenir hacer la terminal cuanto antes, porque cuanto más demore, más largo será el retorno de la inversión. Hay que entender que ésta es una manera de asegurar un ingreso al país en forma constante. Además, esto estará ajustado en base a una paramétrica, de acuerdo con ciertos parámetros internacionales que no es éste el momento de discutir. Sin embargo, corresponde señalar que ya estamos previendo un método.

Por otro lado, al crecer el negocio, hay que cuestionarse cómo participa el Uruguay de ese crecimiento en una forma transparente, sin muchas complejidades de control y sin entrar a discutir cómo es la política de gastos, etcétera. Al respecto, podemos decir que el negocio es 100% de la empresa privada y nosotros participamos del mismo en la medida que cobramos un canon por TEU movilizado. En estos casos, en lugar de contenedores estamos usando TEU. Pero queremos mantener un marco de competencia leal con la otra terminal, que es Cuenca del Plata. Entonces, no podemos pedir a esta nueva empresa que pague más por TEU de lo que pagaría la otra, también por el mismo concepto. La otra paga en contenedores, pero hay una relación entre valor de contenedor y de TEU, que está en 1.7; el número de TEU dividido el número de contenedores da 1.7 para los movimientos que tenemos actualmente, con tendencia creciente. En definitiva, la Terminal de Cuenca del Plata estará pagando, por volumen, lo mismo que la empresa ganadora. De esta manera, se mantienen condiciones de competencia en ese tema que, a la larga, es el más sensible cuando crece el movimiento de contenedores. Según nuestras estimaciones, eso va a terminar siendo más importante que el “alquiler”, entre comillas.

En el segundo inciso del artículo 6º se dice que el canon fijo se abonará a partir del segundo año de la concesión. Esto significa que se empieza a pagar desde el día de la subasta, lo que obliga a apurarse a terminar las obras.

El tercer inciso, por su parte, expresa que el cien por ciento del precio obtenido en subasta será de propiedad de la Administración Nacional de Puertos y aplicado al desarrollo de sus fines específicos, a través de inversiones en infraestructura. Es obvio que el canon de ingreso lo aplicaremos para negocios portuarios y nuestros aportes irán a Rentas Generales, como define el Gobierno Central. Estamos hablando de valores, en volúmenes de dinero, que serán distintos a los de la primera subasta, donde se pagó un valor llave. Por tanto, el valor llave puede ser muy alto. Cuando se habla de alquiler no se espera que una empresa pague, como en el primer caso, US$ 17:000.000 por año, porque la otra empresa pagó una sola vez esa cifra para 30 años de concesión. Si recibiéramos US$ 17:000.000 por año de alquiler, creo que podríamos saltar de alegría. Estamos hablando de un monto menor, y nos parece bueno que el mismo se aplique al desarrollo de los fines específicos de la Administración Nacional de Puertos, aunque es claro que esto es una propuesta.

SEÑOR MICHELINI.- Por mi parte, pregunto si el canon variable no debería quedar especificado, no sólo en la reglamentación, sino también en el contrato.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Creo que es natural que figure también en el contrato.

Por su parte, el artículo 7º, expresa lo siguiente: “Una vez finalizado el acto de subasta del paquete accionario a que refiere el artículo 5º, el adjudicatario de las acciones deberá proporcionar su identidad y demás datos de identificación, así como presentar los recaudos que establezca la reglamentación.

Todas las posteriores transferencias de las mismas requerirán la autorización de la Administración Nacional de Puertos y la conformidad del Poder Ejecutivo."

Me parece importante destacar nuestra intención de reducir la vulnerabilidad del proceso. Además, en lugar de hacerse referencia a una precalificación -como se hace en muchos lugares- aquí estamos hablando de una poscalificación. Una vez realizada la subasta, sus actores deberán demostrar que cumplen con determinados requisitos, los cuales estarán contenidos en la reglamentación y serán certificados por empresas internacionales de alto nivel, incuestionables. Creemos que esta propuesta, formulada por nuestros juristas, constituye una gran idea que tiende a hacer más robusto el proceso. En este sentido, el sistema de poscalificación nos ofrecerá todas las garantías necesarias. En todo caso, después podemos dar más detalles acerca de cómo estamos manejando este mecanismo, que no sólo cubre aspectos técnicos, sino también financieros. Pero, en definitiva, habrá empresas internacionales de alta reputación que deberán certificar los documentos de poscalificación, tanto técnicos como financieros.

El artículo 8º expresa lo siguiente: "Cumplido el acto de subasta del paquete accionario, el adjudicatario deberá, en los plazos y condiciones que establezca la reglamentación de esta ley:

a) Constituir las garantías que se establezcan en la reglamentación.

b) Demostrar que más del 50% del paquete accionario pertenece a un operador especializado de terminal de contenedores que reúna los requisitos que se establezcan en la reglamentación. Esta condición deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.

c) Realizar y acreditar ante las autoridades competentes la suscripción e integración del 100% del capital contractual".

Cabe aclarar que estableceremos garantías fuertes -para asegurarnos de que los compromisos se cumplan- así como también una base de la subasta. En definitiva, estamos tratando de evitar que, por ejemplo -diciéndolo de una manera brutal- venga la Coca Cola -por las dudas, aclaramos que nada tenemos en contra de ella- y participe en la subasta porque tiene un exceso de líquido y no sabe qué hacer con ese dinero. Queremos que sean operadores especializados con el "know how" que necesitamos.

El artículo 9º dice: "El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo no mayor de 90 (noventa) días corridos a partir de la promulgación de la presente ley". Es importante destacar que ya estamos trabajando en la reglamentación y que tenemos una cantidad de temas ya armados. Si el señor Presidente está de acuerdo, luego me gustaría compartir algunos detalles al respecto.

El artículo 10 dice: "El Poder Ejecutivo comunicará oportunamente a la Asamblea General la reglamentación de la presente ley e informará a ésta las resultancias de la subasta del paquete accionario".

A continuación, daré algún detalle de la reglamentación.

Hemos hecho algo que se realiza a nivel internacional y que entendemos es una buena práctica del sector privado -así como también de la industria espacial, por ejemplo- que es lo que se conoce como la fase de especificación conjunta. Concretamente, se trata de consultas bilaterales e individuales a potenciales interesados, para que nos orienten en temas que no podamos cubrir. Las reuniones resultaron muy fructíferas y las posiciones fueron bastante coincidentes, aunque los aproximadamente quince interesados que hay no saben quiénes son los otros interesados, porque reitero que las reuniones son de carácter bilateral. Ahora bien, los aportes que realizaron las empresas fueron muy similares; esto demuestra que tenemos una masa bastante homogénea de interesados con "know how", lo que nos lleva a concluir que hemos consultado empresas muy competentes.

Con respecto a las inversiones mínimas, casi todos coincidieron en que debían hacerse en cuatro grúas pórtico de tipo pospanamax, en 600 metros de muelle, en muelles de posible dragado a 14,50 metros, y en los que inicialmente serían necesarias unas 20 hectáreas, así como un área de expansión de unas 60 hectáreas máximas, excluyendo los accesos.

Cabe destacar que el plazo de la concesión sería de 30 años a partir de la firma del contrato correspondiente -préstese atención- y no a partir de la operación. Esto es algo que obliga a la empresa a apurar el valor. El canon fijo anual fue comunicado a las empresas, y lo cierto es que a éstas no les pareció mal. También cabe mencionar el canon por TEU movilizado y por TEU consolidado. En este sentido, queremos dar a las dos empresas -es decir, tanto a Cuenca del Plata como a la otra- condiciones similares en lo que hace a la operativa, así como garantías de cumplimiento de requisitos iniciales y de contrato.

Por otro lado, en el proyecto de ley y en la reglamentación aparecen algunas menciones a las que queremos hacer referencia. Se dice, por ejemplo, que ningún accionista de la sociedad anónima podrá ser integrante de otra terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo, así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada, en ese mismo Puerto. Deberá demostrar ser una empresa o un grupo de empresas en que, al menos uno de sus integrantes con participación mayor al 50% del capital accionario, sea un operador especializado de contenedores que, a su vez, acredite antecedentes y experiencia en su movilización no inferior a cinco años dentro del período 2003-2007, con determinada cantidad de movimientos, los que serán fijados en la reglamentación. Asimismo, deberá demostrar poseer, al menos, cierto patrimonio neto.

De esta manera finalizo mi exposición sobre los datos que consideramos importante compartir con los señores Legisladores.

SEÑOR SILBERMAN.- Antes de proceder a responder las preguntas que nos deseen formular, quiero aclarar que cuando aquí se habla de “Terminal especializada de contenedores” se está refiriendo a la Terminal Cuenca del Plata, porque la otra terminal que opera contenedores es Montecom, pero no es especializada.

SEÑOR MICHELINI.- Supongo que se va a hacer una precalificación.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- No, señor Senador; se hará un poscalificación.

SEÑOR MICHELINI.- En función de eso, a quien gane en un determinado momento se le va a pedir las correspondientes garantías que la reglamentación determine. A partir de ahí, podrían suscitarse problemas y demoras. Entonces, quienes participen de la subasta, ¿no tendrán que poner alguna garantía por si después no cumplen con lo que establece el artículo 8º?

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Efectivamente, la participación en la subasta va a requerir garantías para que no se dé ese problema.

SEÑOR TROBO.- Antes de formular algunas preguntas, quiero agradecer la ocasión que nos ha brindado la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado de poder asistir a esta sesión, sin perjuicio de lo cual -como corresponde en todas las instancias legislativas- tendremos oportunidad en la Cámara de Representantes -si es que el proyecto de ley logra media sanción- de analizarlo con la profundidad que merece.

Tengo la sensación de que hay un capítulo sobre el que hay que volver, porque lo considero fundamental: el porqué de la ley.

Está bien que por razones de procedimiento, el señor Presidente de la ANP haya descrito qué es lo que establece cada artículo y sobre eso se hayan formulado preguntas, pero como los

proyectos de ley admiten dos discusiones, una general y otra particular, en la primera uno apunta a la esencia, a lo principal y al concepto de por qué una iniciativa debe ser sancionada.

Este proyecto de ley tiene tres componentes, y sobre ellos quiero consultar a nuestros invitados. El primero tiene que ver con una expresión de carácter general que, a mi juicio, está orientada a tratar de explicar algo que se dice, con muchas menos palabras, en la Ley Nº 16.246 donde, en un artículo muy claro de dos párrafos, enuncia qué es lo que tiene que pasar con los puertos en un futuro. Por su parte, aquí hay una nueva expresión sobre qué tan importantes serán los puertos en el futuro del país. Creo que esta es una norma enunciativa y, a mi juicio, resulta absolutamente innecesario realizar este desarrollo exponencial de la logística, en la que el componente puertos es importante. Lo digo porque el señor Presidente de la ANP ha manifestado que las operaciones insumen aproximadamente US$ 2.000:000.000 anuales.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Si me permite, señor Presidente, me gustaría aclarar que los US$ 1.000:000.000 a que me referí en su momento corresponden a todas las exportaciones de servicios logísticos.

SEÑOR TROBO.- Estoy de acuerdo; precisamente, estaba diciendo que el Puerto es un componente muy importante dentro de ese aspecto de crecimiento del producto logístico.

Entonces, el primer tema a destacar es el del artículo 1º, del que se desprende que el país hacia el futuro, en estos temas, tendrá un gran desarrollo.

Por otra parte, el artículo 2º comete y autoriza a dos organismos públicos -que ya tienen ese cometido y la autorización correspondiente por ley- a hacer algo para lo que no necesitan autorización parlamentaria; estudiar la viabilidad de un puerto de aguas profundas en La Paloma es un cometido que ya tienen el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Administración Nacional de Puertos. Francamente, si lo que se quiere hacer aquí es dejar constancia de una expresión de deseo, debo decir que no es necesario. Las leyes tienen que ser precisas y hablar de lo que tienen que hablar y no de lo que ya se ha hablado. En este caso, precisamente, hay un segundo capítulo de la ley que refiere a un tema sobre el que no necesariamente debe haber una expresión legislativa; es más, me extraña que se esté esperando que el Parlamento se pronuncie sobre esto para comenzar a hacer algo y, por el contrario, si ya se comenzó, entonces no se necesita la ley. Es decir que establecer que el puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha depende de la sanción de esta ley, es una afirmación por lo menos discutible.

El tercer aspecto de esta ley es el que tiene que ver con la concesión de la explotación de un servicio portuario cuando ya, desde la aprobación de la Ley Nº 16.246, se ha establecido que se puede realizar por el sector privado. El señor Presidente de la ANP ha descrito una cantidad de actividades del ámbito de los puertos, que han sido realizadas a partir de explotaciones que se han concedido por diversos mecanismos y esto ha ocurrido no por ley, sino debido a que, al amparo de la Ley de Puertos, hay actividades que allí se desarrollan que no necesitan una ley específica. Precisamente, una de ellas es la terminal especializada de contenedores que hoy opera en el Puerto de Montevideo; y lo hace a partir de una ley específica, justamente, porque la Constitución de la República establece que cuando el Estado -en este caso los entes autónomos- va a realizar una explotación conjunta con el sector privado, necesita una ley habilitante. Pero en este caso, esta concesión que la autoridad entiende necesaria para aumentar las capacidades del Puerto de Montevideo, no requiere una autorización legal específica; por las competencias que tienen en esta materia, la Administración Nacional de Puertos y el Poder Ejecutivo ya están en condiciones de hacer una convocatoria y conceder a un privado -incluso, según la ley, el 100% del capital será privado- la explotación de una segunda terminal de contenedores.

Por lo tanto, mis preguntas son muy concretas. Primero: ¿es necesaria una ley para amparar jurídicamente una convocatoria para explotar una segunda terminal de contenedores? Segundo: ¿es necesario que exista una autorización legislativa para que la Administración Nacional de Puertos y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se dediquen a buscar y determinar técnicamente las condiciones en las cuales se podría construir un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha? Tercero: ¿es necesario que la ley establezca con precisión aspectos vinculados a lo que tiene

que ser la convocatoria para esa segunda terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo? Me parece que estos aspectos son principales a partir de la realidad que estamos viviendo -a la que desearía que el señor Presidente de la ANP también se refiriera- y que tiene que ver con la relación existente entre el socio público y el privado en la actual terminal de contenedores del Puerto de Montevideo. A nadie escapará que allí hay, por lo menos, un diferendo que se ha hecho público, en el sentido de si están o no funcionando bien las cosas en esa sociedad respecto del futuro. Entonces, mi razonamiento es el siguiente: si la Administración Nacional de Puertos -que hoy actúa, autorizada expresamente por ley, como parte de una empresa que se dedica a la operación de contenedores en el Puerto de Montevideo- cree que tiene condiciones y potestades jurídicas para convocar a un tercero a que lo haga en competencia en ese puerto, ¿por qué no lo hace? Y si la circunstancia de tener un problema con su socio puede derivar en un arbitraje -como se ha dicho en la prensa- o en un eventual juicio respecto del cumplimiento de aquel contrato, ¿por qué la Administración Nacional de Puertos no asume plenamente su responsabilidad y, si no corre ningún riesgo, hace lo que tiene que hacer y lo que la ley le habilita sin perder tiempo? Cuando se plantea que si la ley se aprobara hoy estaríamos llegando tarde, la percepción de la opinión pública -en lo personal siempre me he tomado el tiempo que creo necesario para sancionar una ley- será que el Parlamento está poniendo un obstáculo a la sanción de una norma que permitirá el desarrollo del Puerto.

Como dije, entiendo que no es necesario aprobar una ley y, en tal sentido, pregunto por qué hasta el día de hoy no se ha comenzado con este proceso que se considera imprescindible para el desarrollo del Puerto.

Por otro lado, me parece importante dejar constancia de que como nacionalistas creemos que el mecanismo de la competencia, de la apertura -tal cual lo establece el artículo 1º de la Ley de Puertos en forma lacónica, pero muy expresiva- es lo que ha hecho y hará desarrollar el Uruguay portuario que todos pensamos podría generar una cantidad de recursos muy importante; de hecho, es manifiesta la participación de los puertos en el crecimiento del producto logístico.

En definitiva, este es el primer tema que debemos abordar, más allá de lo que dice el artículo 6º en lo que tiene que ver con el canon; o el 8º respecto de las garantías. En realidad, si llegamos a esa discusión es porque ya admitimos que la ley debe sancionarse. A la luz de la realidad y de la visión de que hay un problema entre los socios, queremos saber qué se pretende. ¿Se quiere que el Poder Legislativo respalde una decisión que se puede tomar en el ámbito del Poder Ejecutivo? Si es así, que se lo diga y, entonces, habrá que asumir si con el voto uno respalda -no ampliar la capacidad del Puerto de Montevideo para movilizar contenedores, porque no es lo que está en cuestión- o no una decisión que está dentro de las potestades que tiene el Poder Ejecutivo. Lo que sucede es que no quiere adoptarla en solitario y por eso requiere del apoyo del Parlamento. En ese aspecto, ingresamos a una discusión de carácter político en cuanto a si tomo los riesgos o si los asume el Gobierno ante la realidad que conocemos. Si no es así, entonces, que se diga que no hay ningún riesgo de ir a un arbitraje y, eventualmente, a un juicio con los socios actuales porque, de lo contrario, mañana se dirá que el Parlamento respaldó esa medida. Al respecto -insisto- debe quedar claro que una cosa es apoyar la ampliación del Puerto de Montevideo y su desarrollo, y otra, muy distinta, es ser corresponsable de la resolución de un problema entre socios, sobre lo cual el Parlamento no tiene absolutamente nada que ver.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Si entendí bien, las interrogantes del señor Legislador Trobo pueden dividirse en tres: ¿es necesaria una ley?; ¿cómo es la relación con nuestros socios? , y ¿cuáles son los riesgos?

Al comienzo de la presentación expliqué que podríamos llamar a licitación en el marco de la Ley de Puertos. En ese sentido, entonces, no es explícitamente necesaria una ley, pero debido a la trascendencia que el tema tiene para el Uruguay, y a consecuencia del contacto previo que mantuvimos con los distintos partidos políticos, parecía haber consenso en cuanto a que una cuestión tan importante para una política de Estado que ha sido llevada adelante por todos los Gobiernos se manifestara a través de una norma legal. Estamos orgullosos de la política aplicada en relación a la logística en la Ley de Zonas Francas o en la Ley de Puertos, que ha permitido sacar adelante al país en un área tan específica. Por lo tanto, insisto, si bien teníamos la potestad -tal cual manifestó el señor Legislador Trobo- de llamar a licitación, entendimos conveniente llegar a un consenso respecto de este tema que sigue respaldando una filosofía en cuanto hacia dónde va el país en un mundo en el cual la

exportación de servicios es un elemento distintivo para la mejora de la calidad de vida de la gente. Desde ese punto de vista, se trata de darle un sustento más importante.

No obstante lo manifestado, concuerdo con el señor Legislador Trobo en cuanto a que podríamos habernos amparado en la Ley de Puertos para no seguir este camino e, incluso, lo hablamos personalmente en alguna oportunidad.

SEÑOR TROBO.- Pero no aquí.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- En lo que tiene que ver con la relación con nuestros socios, me voy a permitir relatar mi experiencia personal en el mundo empresarial.

Más allá de si se trata de un socio mayoritario o de un socio minoritario, las negociaciones y relaciones empresariales en ocasiones tienen un nivel de dureza que es normal. Es así que pienso que exagera un poco la prensa cuando da cuenta de cómo es la relación entre los socios. Todos aquellos que tienen empresa saben que, a veces, entre socios hay rispideces, pero, para afuera, trabajan en común, en conjunto. Este es un problema normal en las negociaciones entre socios, pero, reitero, que trabajamos en conjunto con la DINAMA cuando tenemos que sacar adelante problemas de la aduana; trabajamos en conjunto para el suministro de energía eléctrica, así como para buscar una solución en el tema de las demoras en la Terminal Cuenca del Plata. Todo esto es muy importante, pero tenemos nuestras diferencias desde el punto de vista de la política de gastos, así como en lo que tiene que ver con el destino de algunos fondos, porque esto impacta en las utilidades y cada socio tiene una visión distinta. Es totalmente lógico que los socios tengamos puntos de vista diferentes en un negocio que tiene tanta actividad. A nosotros, así como también a nuestros Directores, nos hubiera gustado -así se lo manifesté al dueño de Katoen Natie- comprarles las grúas usadas, en vez de alquilarlas. En este tema tuvimos una diferencia, pero el socio mayoritario vota y gana en el Directorio; así son las reglas de juego que establece la ley de sociedades anónimas y las tenemos que aceptar. Esto forma parte de la vida en los negocios, y le pasa a todos los socios, mayoritarios o minoritarios. Esta ha sido la política que hemos tratado de resolver y la prueba de ello son las reuniones sistemáticas que tenemos todos los meses en las que hacemos una lista de trabajo; trabajamos en acciones y tengo el mejor concepto de la gente que trabaja allá. Hemos trabajado con el Gerente General, señor Silva, y con Laport en cuestiones prácticas; el Vicepresidente se ha involucrado tratando de resolver muchos temas burocráticos ya que somos conscientes de que nuestro Estado es burocrático y de que ellos necesitan ayuda.

Desde el punto de vista de los riesgos tenemos que entender que nuestro socio está en el legítimo derecho de defender sus intereses comerciales, así como nosotros de defender los intereses de nuestros accionistas, que son todos los uruguayos. En este sentido, los intereses del país no tienen por qué ser idénticos a los de un particular. Cuánto más comunes sean, mejor, porque las cosas son más fáciles. La palabra riesgos implica que para defender la posición en el mercado de Montevideo, en particular -tal vez, también en el mercado regional- nuestro socio Katoen Natie -socio mayoritario y, por tanto, la posición de Terminal Cuenca del Plata es suya- manifestó en cierto momento que el plan maestro era un documento vinculante, y está bien que lo utilice como argumento y que quiera defender sus intereses comerciales, como también está bien que vaya a juicio, si así lo entiende -ya pasó cuando nos ganaron un juicio por el equipamiento, por la integración inicial de capital- y a un arbitraje internacional para proteger las inversiones. Por supuesto que todo esto podrán hacerlo, pero nosotros estamos analizando este tema; tenemos un equipo jurídico competente que está analizando este asunto. Los riesgos existen y nadie puede saber qué pasa al final de un arbitraje o de un juicio; nosotros evaluamos esos riesgos, sabemos que es posible que se presenten y vamos a tener que saber lidiar con ellos. Hay un aspecto que quiero entiendan los uruguayos: todos los puertos del mundo que pasaron de un sistema con un operador especializado en terminal de contenedores a dos operadores especializados, atraviesan, pasan por esta situación y proceso de discusión; sucedió esto en el puerto de Hamburgo, en el de Barcelona y en muchos otros. Esto no sólo es normal, sino legítimo porque el operador trata de defender su posición en el mercado y sus intereses comerciales, de la misma manera que nosotros defendemos los intereses de todos los uruguayos. A nuestro entender, al país le hace bien tener una nueva terminal de contenedores.

Resumiendo, la ley establece aspectos previstos en otra disposición que entendíamos que por la trascendencia era importante manifestarlos. El artículo 2º habla de un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha y es verdad que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no es la Administración Nacional de Puertos, aunque tiene la potestad para analizarlo. Aquí se incluye a la Administración Nacional de Puertos y creo que es importante porque hace a la consistencia; se hace una pequeña diferenciación y, por eso, me parece que se justifica el artículo 2º. Entiendo que debemos mirar al sistema nacional portuario desde el punto de vista de la consistencia.

SEÑOR TROBO.- La Administración Nacional de Puertos tiene su Ley Orgánica que le comete cuestiones vinculadas con los puertos, su administración y demás. Por tanto, no me refiero a si esto aparece como una presentación ocasional para decir que el tema es importante o merece respaldo. Creo que se han realizado estudios y gestiones, incluso e visto al Ministro Rossi anunciar inversiones para construir el Puerto de La Paloma. Sin embargo, de acuerdo con lo que dice la ley, recién se va a comenzar un proceso que, algún día, va a conducir a que se concrete un proyecto para el puerto de aguas profundas en La Paloma. Mi preocupación apunta a la necesidad del artículo, a fin de que se ponga en marcha un procedimiento que, se supone, estaba en marcha desde hacía mucho tiempo.

SEÑOR PUNTIGLIAGNO.- A modo de aclarar, el artículo 2º dice: “Cométese y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos,” y eso es lo nuevo. No tiene porqué hacerlo la Dirección Nacional de Hidrografía, pero aquí el artículo 2º obliga a esa coordinación. Fue un pedido surgido de las discusiones políticas el que se tuviera en cuenta a ese puerto de aguas profundas, que hace a la consistencia del sistema nacional portuario. Me parece que es importante porque destaca que en el espíritu de la ley no existe contradicción entre el puerto de aguas profundas -que era una preocupación del Representante Cardoso, con quien hablamos en Rocha sobre el tema- y la nueva terminal de contenedores, tal como ya lo expliqué.

En cuanto a los riesgos, debo decir que existen. Cuando el país crece pasa por situaciones como éstas. Entonces, tenemos que acostumbrarnos a que existen riesgos en el crecimiento; esa es parte de la gestión con responsabilidad. Por tanto, debemos evaluar los riesgos -los tenemos evaluados- y analizarlos con nuevos elementos. Además, debo decir que nos amparamos en un equipo jurídico competente que nos permite evaluar cómo avanzamos en el tema.

SEÑOR TROBO.- Para mí esta última respuesta es muy importante porque existen riesgos. Sabemos que siempre los hay en la actividad empresarial y comercial porque una diferencia con un socio puede terminar en un arbitraje y eso puede tener consecuencias para uno de los socios, en este caso, el Estado. Si tenemos que participar de una decisión que hará que uno de los que corra riesgo, los corra con amplio respaldo político, debemos saber cuáles son. Bajo ningún concepto puedo dar el aval, para que luego se me diga que soy copartícipe del riesgo corrido, sin saber previamente cuáles son. Aclaro que no estamos diciendo que no se debe construir una segunda terminal de contenedores, ni de no ampliar la capacidad del Puerto de Montevideo para operar mayor cantidad de contenedores. Estamos diciendo que la ley lo autoriza actualmente, que esa es una medida de gobierno y que plena y responsablemente la puede asumir hoy sin la necesidad del apoyo parlamentario, pero si tengo que correr un riesgo al dar el respaldo político a una decisión, debo saber cuál es. Si existe la posibilidad de llegar a un arbitraje, tengo que saber en qué términos se realizaría y cuáles serían las consecuencias. Por tanto, creo que sería mucho más prudente, fácil y rápido que se asuma la responsabilidad, que se tomen las decisiones de gobierno, que se siga para adelante con el tema y que el futuro nos muestre los resultados. Si los riesgos que se corrieron se minimizaron, aplaudiremos; y si no es así, será responsable quien los asumió. Insisto en que no puedo aprobar algo sin saber qué riesgos estoy corriendo, sobre todo cuando no es necesario.

SEÑOR BOTANA.- Creo que lo primero que hay que manifestar aquí es la importancia del momento en el que estamos reunidos. El hecho de que la Comisión del Senado haya tenido la atención de invitarnos es para nosotros muy importante porque nos permite participar de la construcción de esta solución. En virtud de que como para nosotros este es un tema de Estado, es bueno que participemos todos los que de alguna manera tenemos alguna injerencia por nuestras responsabilidades institucionales, más allá de que nos parece muy bien que también participen quienes tienen intereses en esta materia. Después de la aprobación de este proyecto de ley en el Senado el asunto será enviado a la Cámara de Representantes pero ya bastante “cocinado”, dicho en términos políticos, y

seguramente existirá allí una menor posibilidad de introducir algunas modificaciones convenientes. Por esa razón, nos parece sumamente oportuno hacer estos planteos ahora, porque de no ser así habríamos tenido que esperar que llegara el proyecto de ley a la Cámara de Representantes. Por nuestra parte, sabemos de la apertura de las autoridades de la Administración Nacional de Puertos y su interés en seguir construyendo lo que tiene el Uruguay, que es una política de Estado en esta materia y, por lo tanto, nos parece bueno decir algunas cosas aquí.

Hoy hicimos un comentario acerca del riesgo que advertía la empresa Katoen Natie o Nelsury S.A., que son lo mismo, según tengo entendido, porque Nelsury S.A. es la empresa de Katoen Natie que opera en el puerto público.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Originalmente Nelsury S.A. no era lo mismo que Katoen Natie, sino que era el socio mayoritario de Terminal Cuenca del Plata, que tenía el 60% de sus acciones en manos de Katoen Natie, perteneciendo el otro 40% a socios uruguayos, quienes por razones equis después decidieron irse de la sociedad y, entonces, quedó todo en poder de Katoen Natie. A su vez, Nelsury S.A. opera en los muelles públicos, o sea que en realidad se trata de una empresa cien por ciento Katoen Natie, cuya estructura quedó desde la época en que había otros socios integrados.

SEÑOR BOTANA.- Agradezco la precisión porque realmente me ilustra sobre este tema.

La empresa nos manifestó en su momento en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes que tenían el riesgo de perder su principal cliente en el caso de que una de las empresas que ganara la licitación fuera una de las que operan con contenedores. Asimismo, advertían que esto cambiaba, de alguna manera, las condiciones en las que esta empresa estaba operando. A su vez, nos hicieron ver el riesgo que esto podía tener sobre el Puerto de Montevideo, aspecto acerca del cual el señor Puntigliano nos hizo un comentario. De cualquier manera, creo que estos temas debemos preverlos; me refiero, concretamente, al riesgo de que pueda bajar el nivel de actividad del Puerto de Montevideo porque un operador de contenedores sea el que opere allí y, por lo tanto, genere un inmediato rechazo a otros operadores de contenedores. También es necesario tener en cuenta la posibilidad de una caída de actividad causada por el hecho de que otro operador de un puerto cercano maneje este y otro, dándole prioridad a otra terminal. En ese sentido, creo que se trata de prevenciones que habría que tomar en cuenta en este proyecto de ley y a esta altura de los acontecimientos. Ahora bien, el caso del Puerto de Buenos Aires ya es diferente, porque tiene múltiples operadores y, entonces, no corre este riesgo que nosotros todavía estaríamos enfrentando.

Por otra parte, debo decir que me parece ingenioso el mecanismo que se ha encontrado y que es el de la sociedad anónima. Me encanta la idea de que un operador privado tenga la posibilidad de participar en esto y no enredar al Estado en relaciones de socios -que después se cuestiona si son convenientes- en las que se mezcla el interés público con el privado, obligando al operador a pasar por muchos trámites para poder, por ejemplo, hacer una compra. Sinceramente, creo que es mucho más "limpio" que el operador tenga toda la concesión y que nosotros hagamos nuestro trabajo, es decir, controlar. Desde ese punto de vista, me parece muy interesante lo que han hecho.

Por otro lado, me animaría a sugerir dos cosas. En primer lugar, sería bueno poner en la ley -si la ley es el camino elegido- todas las prevenciones que sean necesarias, porque siempre va a ser más fácil, más contundente y más claro establecer las reglas de juego en la ley que si éstas se fijan en una negociación posterior y en una reglamentación, porque esto implica otro tipo de responsabilidades y demoras en razón de que se depende del informe de burócratas y demás. Entonces, lo que se hace por ley es tomar una decisión política nacional, más aún cuando se están buscando los consensos, como ocurre en este caso. De modo que me parece mucho mejor ampliar la ley y disminuir los aspectos que queden librados a la reglamentación. Reitero que esto lo digo a modo de sugerencia.

Por último, me voy a referir a otro tema sustantivo: la preocupación que tenemos respecto a este proyecto de ley. Por supuesto que nunca tuve la oportunidad de participar de la elaboración de un proyecto que previera la creación de un puerto ni de una infraestructura de este tamaño, pero me ha tocado participar en iniciativas relacionadas con la creación y el manejo de infraestructuras públicas con el objeto de su explotación económica.

Por otra parte, he visto cómo en Europa, especialmente -aunque también en el mundo entero- existen parques industriales vacíos de empresas; son esqueletos o cementerios de parques industriales, porque la oferta de servicios no se adecua al tamaño de las empresas que son convocadas a funcionar en ellos. En el mundo de la economía actual, ninguna empresa resiste una infraestructura que esté por encima ni por debajo de su tamaño; en cualquiera de los dos casos se producen sobrecostos. Entonces, me resisto a hacer el proyecto contemplando la burocracia nacional; preferiría que esto fuera hecho a través de propuestas de los operadores. Creo en el camino que señala la Ley Nº 17.555 en sus artículos 19 y 20, entre otras cosas porque fui uno de los que la redactaron. Me parece que esa ley sigue un camino muy “limpio” y tenía esa intención de generar procesos competitivos con estructuras que se adecuen al emprendimiento que se quiere instalar. Tengo sincero temor a los sobrecostos que se generan por estructuras que son inadecuadas por su tamaño o por su modo de funcionamiento. Creo que hay que asegurarse al menos un oferente y, en lo posible, más. Sería mejor si las estructuras por las que se va a competir surgieran de algún acuerdo de empresas y de inversores que nos asegure más participación en la competencia. Pienso que tenemos que asegurarnos el éxito del proyecto de ley a través de la creación de una infraestructura que sea adecuada al funcionamiento económico que se prevé más adelante.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Voy a realizar un resumen de las preguntas realizadas.

La primera refiere al riesgo de perder el principal cliente por el operador actual, especializado.

(Intervención del señor Representante Botana que no se escucha)

La segunda tiene que ver con el riesgo de caída por presencia de un armador.

La tercera se relaciona con el riesgo de un operador cercano que pudiera paralizar Montevideo para desarrollar otro lugar.

El cuarto refiere a la inclusión preventiva en la ley de los asuntos más críticos para que no queden para la reglamentación.

Y el quinto, al dimensionamiento del proyecto.

Con respecto a la primera pregunta, relacionada con el riesgo de perder al principal cliente, quiero reiterar algo que ya dije pero que es muy importante que quede claro: ningún cliente está atado a ninguna terminal. Esto es lo primero que debemos entender. Cuando se genera infraestructura, el cliente se puede ir para cualquier lado. ¿Cuándo queda un cliente atado? Cuando existe mucha importación y exportación, que es carga que necesariamente sale por el puerto local. Sin embargo, cuando tenemos carga de trasbordo -y esa es nuestra estrategia, que necesitamos como país pequeño- nunca sabemos -y acá estamos hablando, particularmente, del caso de Maersk- tomando como ejemplo que APM ganara la nueva terminal, si la carga que tiene Terminal Cuenca del Plata iría para allá. Ese es el peligro y el miedo legítimo que tiene nuestro socio.

Desde el punto de vista del país, éste no pierde la carga; lo que está ganando, tal vez, es la carga de otras zonas y viene para ahí. Pero a nosotros nos interesa el bien de nuestros socios, que no son nuestros enemigos, y es importante que les vaya bien porque en la medida en que a ellos les vaya bien, también le va a ir bien al Uruguay. Debemos tener un sistema de dos terminales donde les vaya bien a ambas. Creo que este análisis trata de explicar, primero, que la carga de trasbordo nunca es cautiva; segundo, que cuando un armador gana -y tiene desventajas al repeler otras cargas, y ventajas cuando hace cautivas las cargas propias, que podrían irse a otro lugar- se produce un movimiento del resto de las cargas que no son de ese armador. Entonces, se genera un potencial al operador existente de ganar otras cargas. Sin embargo, con respecto a este tema de si puede ser un armador o no, tengo una opinión personal y, por ahora, no hay ningún artículo específico en el proyecto de ley al respecto. Por lo demás, se trata de un tema sobre el cual técnicamente todavía estamos discutiendo internamente. Desde el punto de vista jurídico, parecería que es un gran problema excluir a armadores, porque es muy difícil demostrar que una empresa es un armador. Es decir que, jurídicamente, este

puede ser un motivo de impugnación posterior y una debilidad respecto de algo sobre lo que queremos ser muy blindados. Ahora bien, por aumento de infraestructura no creo que haya caída alguna de operativa. Al revés, históricamente, los hechos cualitativos han demostrado que generan atracción del mercado: la Ley de Puertos generó una atracción de mercado; el desarrollo de infraestructura generó un crecimiento del movimiento; a su vez, el desarrollo o la profundización del canal de acceso también generó movimiento. Cada vez que aparece infraestructura, como nos va a pasar con Río Grande cuando inaugure el nuevo muelle, se experimenta un impacto. Hay que tener en cuenta que es un elemento cuantitativo que se agrega; a eso, que en algunos estudios se llama el cuarto vector, es a lo que apostamos.

Cuando se habla del riesgo que existe tener un operador cercano, confieso que al principio lo compartía, e incluso internamente hemos discutido sobre eso. Pero al ver que en el mundo hay operadores que están presentes en dos puertos muy cercanos y dan actividad a los dos, y concentran y se complementan, en mi opinión, no se los debería excluir. Quiero señalar que, además, en nuestro caso tenemos operadores cercanos buenos que están muy sobrecargados. De más está decir que, por ejemplo, Hutchinson está presente en Bacsa, que es un gran operador, reconocido mundialmente, y está saturado en Buenos Aires. Posiblemente, si pudiera entrar en un puerto con un metro más de calado, es más probable que pierda el puerto de Buenos Aires que el de Montevideo. Ese tipo de cosas las tenemos que pensar, porque queremos desarrollar lo mejor posible el Puerto de Montevideo y, además, potenciarlo para el futuro. Para poner un ejemplo, eso es lo que pasa en Hong Kong y en Yen Sheng, que son puertos vecinos en los que se repiten los operadores. Del mismo modo, nosotros tenemos que pensar que la repetición de operadores hoy es posible, como también ocurre en Tánger y Algeciras y en otros lugares.

Incluir en la ley elementos críticos tal vez no sea mala idea; me parece que no hay que incluir todo, porque de lo contrario la ley se vuelve infinita, pero debemos identificarlos. En ese sentido, nosotros no tenemos ningún problema e, incluso, trajimos algunos temas que hacen a la reglamentación, así como el listado de los elementos más críticos. A mi juicio, habría otras cosas para incluir, y si los señores Legisladores entienden que ello es necesario para generar un consenso más amplio, no hacemos cuestión.

En lo que tiene que ver con el dimensionamiento del proyecto, quiero señalar que es cierto que una hiperinfraestructura o una subinfraestructura nos puede generar problemas; pero nosotros estamos aplicando una herramienta -que expliqué al principio de mi exposición- que hace a la experiencia internacional en este tema. Estoy hablando de la fase de especificación conjunta. Para algo tenemos reuniones confidenciales en las cuales los potenciales operadores de esta nueva terminal han firmado un acuerdo de confidencialidad y, por esa razón, no pueden hacer públicos sus proyectos ni las ideas que en ese ámbito se discuten. En concreto, se hace una lista de los nombres de las personas que están autorizadas para manejar esa información. Por eso en este momento no son públicos los proyectos que se están manejando. De todas maneras, circulan versiones de proyectos como, por ejemplo, el que le mostró la empresa APM Terminals en Panamá al ex Ministro Astori, lo que fue criticado por nuestro socio Katoen Natie. El ex Ministro de Economía y Finanzas fue invitado por APM a una reunión, en la que le mostró una idea que tenía. Se trata de un proyecto que hace un tiempo que está circulando, así como las iniciativas privadas de Montecon y de ICTSI, Talfir, en las cuales hay dos o tres modelos posibles. Justamente, la idea de la fase de especificación conjunta está hecha para no sobredimensionar o subdimensionar, sino para recoger la experiencia de las grandes empresas que están trabajando en estos temas y saber que no se está cometiendo un gran error en cuanto al dimensionamiento. Quiero agregar que en estas reuniones hemos aprendido técnicamente muchas cosas que son muy interesantes. Pero, a su vez, debemos tener mucho cuidado con los costos operativos del Puerto de Montevideo, porque éste, dentro de la Administración Nacional de Puertos en todo su conjunto, tiene que ser una empresa siempre rentable y autosustentable, y deben ser cuidados todos los costos operativos que impliquen un diseño determinado. Es decir que cualquier diseño que le interese a una empresa en particular, puede impactar negativamente en nuestros costos operativos. Este tipo de elementos deben ser tenidos en cuenta y la fase de especificación conjunta sirve precisamente para eso. Un operador puede tener una idea de cómo debe ser una terminal. Entonces, nosotros le debemos decir que nos cuesta mucho dinero dragar y, por ende, los costos de dragado se los vamos a tener que transferir a los armadores, quienes, a su vez, cuando vean que dichos costos son más altos, tal vez consideren que no les conviene venir más al Puerto de Montevideo. Este proceso es interactivo y se da en todas las empresas. Particularmente he negociado especificaciones con Airbus y hablábamos de este tipo de cosas. Se hablaba de poner tal compresor, pero ese

compresor iba a tener un impacto en los costos operativos directos. Realmente, de este proceso interactivo aprende tanto la autoridad portuaria como el operador, y se trata de buscar soluciones conjuntas. Justamente, esta fase de especificación conjunta, o esta interacción, nos garantiza llegar a un proyecto que sea adecuado para el dimensionamiento que requiere el crecimiento regional. Esa es la herramienta sobre la que hemos discutido.

Si bien el proyecto definitivo no está afinado, hay dos o tres ideas que ya estamos manejando. Además, seguramente exista una segunda fase de especificación conjunta, a fin de discutir con los potenciales oferentes algunos detalles técnicos más, en la medida en que ellos también lo entiendan conveniente. En estos momentos, justamente, estamos consultando sobre la posibilidad de una segunda fase de especificación conjunta.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Perdón, señor Presidente, pero tengo que retirarme ahora de esta reunión, ya que debo concurrir a la sesión de la Comisión de Industria y Energía.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo, señor Senador.

SEÑOR POSADA.- Antes que nada, quisiera hacer mención a dos de los comentarios que realizamos al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y al propio Presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos, como Partido Independiente, en la oportunidad en que fuimos convocados. Por nuestra parte, manifestamos que, más allá de que no exista necesidad de una ley en este sentido, nos parece conveniente que sí haya una norma porque se trata de una decisión estratégica que tomará el país. Además, dado que existen algunas dudas y cuestionamientos con respecto a si esta decisión es la más adecuada, pensamos que debería darse el marco de discusión y apoyo que sólo puede generarse en una instancia de debate acerca de un proyecto de ley.

Aclaro que en aquella misma oportunidad nos manifestamos partidarios de un régimen de subasta, por entender que es el más transparente de todos. En ese sentido, valoramos que definitivamente esta decisión esté incorporada en el proyecto.

Por otro lado, quiero realizar algunas consultas. La primera de ellas tiene que ver con el artículo 1º, que es de carácter programático y declara la importancia de una política nacional de puertos. Mi duda es si no deberíamos aprovechar este proyecto de ley para establecer, en otro artículo, algunos objetivos estratégicos en materia de política de puertos. Me parece que eso ayudaría a encuadrar las decisiones contenidas en esta iniciativa, así como también las futuras. Sería muy positivo poder avanzar en el sistema político uruguayo en cuanto a concordar sobre algunos lineamientos estratégicos -obviamente, de carácter general- vinculados a la política portuaria, más allá de lo que hoy ya está contenido en la Ley de Puertos.

Otra consulta que deseo hacer tiene relación con el tema de la locación, es decir, dónde se piensa instalar la terminal. Esta cuestión no es neutra, porque aquí caben consideraciones de orden medioambiental. Seguramente, el lugar donde se decida el emplazamiento de esta nueva terminal tendrá algunas secuelas -por decirlo así- de esa naturaleza.

Otra inquietud, relacionada con la anterior, es la siguiente. Me gustaría saber si esas exigencias en materia medioambiental van a estar integradas al proyecto. Está claro que una iniciativa, luego de ser presentada, deberá recorrer el camino de la solicitud de autorización ante la DINAMA. Entonces, pienso que si esas exigencias de materia medioambiental se plantean en la propia reglamentación, estaríamos ahorrándonos un tramo del camino.

Por último, quiero plantear una inquietud vinculada con comentarios que hemos escuchado, en el sentido de que el actual capital accionario del Estado uruguayo en la terminal de contenedores -que es del orden del 20%- no ha dejado ninguna rentabilidad particular. Quisiéramos saber si no se debería aprovechar la circunstancia de este proyecto de ley a fin de que el Estado Uruguayo quedara facultado, por ejemplo, para que ese capital accionario fuera cotizado en el mercado de valores, como una forma de obtener algún tipo de rentabilidad de lo que fue, en principio, la participación con un privado.

Estas son las consultas que quería realizar.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Como es mi costumbre, he resumido un poco las preguntas, que ya paso a contestar.

Aquí se ha mencionado la posibilidad de incluir otros artículos estratégicos en lo que hace a la política de puertos. Personalmente, me parece que es una buena idea y, en todo caso, habría algunos puntos que podría proponer. Ahora bien, con respecto a esa cuestión, así como también al tema de la locación, del medio ambiente, de la rentabilidad de la TCP y si existen otras posibilidades -como, por ejemplo, la venta de acciones- quiero indicar lo siguiente.

En primer lugar, debe tenerse en cuenta que el artículo 1º es de carácter programático y constituye -como bien decía el señor Diputado Trobo- una continuación del espíritu incluido en la Ley de Puertos. Sobre este tema, hay ciertas tendencias internacionales que quiero citar.

Recientemente fui invitado por el Parlamento mexicano para hablar de la segunda renovación portuaria. Cabe recordar que hubo una primera revolución portuaria, que aquí se mencionó como Ley de Puertos, pero lo cierto es que no fue el único lugar en el que se dio, sino que se trató de un fenómeno mundial. Pues ahora existe una segunda tendencia de renovación, y al respecto participé de un debate. Cabe acotar que a esa instancia con los Parlamentarios mexicanos fuimos invitados dos especialistas internacionales, el señor Ricardo Sánchez y quien habla. En esa oportunidad, estuvimos hablando de algunas visiones que hacen a la logística, a la infraestructura y a los puertos, los cuales ya son un eslabón de la cadena logística. En este sentido, Uruguay debe tener una visión estratégica, que quizás no esté mal incluir en una ley, pues desde ya comparto con el señor Diputado Posada la posibilidad de definir la importancia que tiene la conectividad de nuestro país con la región. Si queremos ser centro logístico regional, debemos trascender el tema portuario y mirar el sistema de transporte de forma integral, como ya hemos dicho en muchas ocasiones. Todo lo que favorece la conectividad, con el riesgo de que se puedan perder nuestros puertos-mercado, implica someternos a la competencia y tratar de ganar; esto último, por el verdadero motivo, que es el de la excelencia. O sea que, para nosotros, temas como el de la conectividad, el de una visión integral del transporte y el desarrollo de la infraestructura como una cuestión estratégica son sumamente importantes, porque se entiende a los puertos no como objetivos en sí mismos, sino como un eslabón de la cadena logística al servicio del comercio exterior, pero ya no del país, sino de toda la región. Insisto, pues, en que la idea planteada no es mala en absoluto y perfectamente puede ser acogida.

En cuanto a la ubicación, quiero mostrarles una fotografía del Puerto de Montevideo. La ubicación que se ha elegido es al norte del muelle de cintura, aunque la geometría no está totalmente definida.

Cabe acotar que en la Administración Nacional de Puertos siempre hemos tenido una política, que ha sido la de realizar siempre consultas medioambientales mientras avanzamos en los proyectos, antes de su elaboración definitiva. Así pues, en lo que es parte de la discusión, en la fase de especificación conjunta, se hará una autorización de la locación, mientras que la de carácter ambiental la realizará la empresa ganadora. Entonces, nos aseguraremos de que en el proyecto que presentemos la locación esté autorizada por la DINAMA. En cuanto a la autorización ambiental, ese TPM va con detalle del proyecto ejecutivo, entre otras cosas, y no tiene sentido que lo hagamos nosotros. Podríamos hablar largamente de cómo es la circulación de agua en la bahía, porque la conocemos muy bien. Sabemos de dónde se producen los vórtices, qué influencia tienen la marea y el viento, y cómo circula por Coreoles más bien en un sentido que en el otro. Hay muchísimos detalles sobre los que seguimos profundizando, pues creemos que ello forma parte de nuestra responsabilidad social, para que esto no tenga un impacto ambiental negativo. Si bien se dicen muchos disparates en torno a este tema, nosotros lo estamos manejando en conjunto y dentro del marco de acuerdos que tenemos con los institutos que corresponden. Y, justamente, dado que estamos trabajando de manera paralela, cuando abordemos el proyecto explicaremos también cómo se llega a la autorización de locación.

SEÑOR BOTANA.- Me gustaría saber si en este análisis, además de las técnicas vinculadas al lugar en el que puedan atracar los barcos, etcétera, están comprendidas las cuestiones relativas a los

costos.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- El procedimiento que tenemos es el siguiente.

Los potenciales oferentes nos hacen su evaluación y comentarios sobre si el negocio les cierra o no. En realidad, algunos de ellos han realizado estudios y nos han hecho llegar determinados datos sobre el impacto que tendría la geometría en el negocio. Ahora bien, no puedo brindar mucha información al respecto porque ello está comprendido en el acuerdo de confidencialidad. Pero como nosotros también tenemos que hacer este ejercicio, estamos abocados al desarrollo de un plan virtual de negocios; él es parte de nuestro propio análisis y deberá ser comparado con el que hagan los potenciales oferentes. Nuestro equipo de trabajo está realizando esta tarea y proveyéndose de los insumos de los potenciales oferentes.

SEÑOR ANTÍA.- Creo que la inquietud planteada por el señor Legislador Posada no es menor, porque la dificultad medioambiental va a afectar el tema del canon. Estamos aburridos de ver cómo las iniciativas -que se han ido acumulando en el transcurso de los años, llegando a perderse muchas de ellas- pasan por la Comisión respectiva y, sin embargo, no se logra avanzar en torno a esos temas.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- La cuestión es la siguiente. En materia de medio ambiente damos lo que se denomina el *outline* del proyecto, que refiere a sus dimensiones generales y las áreas, entre otras condicionantes. Ahora bien, todo lo que tiene que ver con el proyecto ejecutivo correrá por cuenta del operador. Y una vez que se obtenga el proyecto ejecutivo, se podrá conseguir la autorización medioambiental final. Sabemos que todo este proceso demora, pero el problema radica en la DINAMA. La realidad es que tenemos muchos proyectos portuarios en trámite, sobre los que hemos hablado con los representantes de la Dirección Nacional de Medio Ambiente -porque tenemos una comunicación constante con ellos- para tratar de acelerar los procesos y poder apoyarlos con estudios realizados en el marco de acuerdos que tenemos, por ejemplo, con la Facultad de Ingeniería.

Entonces, si bien entiendo la preocupación de los señores Legisladores, debo decir que nosotros estamos dando el primer paso, que es el de obtener la autorización de localización. La idea es la siguiente: una vez elegida el área de localización, si la DINAMA lo autoriza, asegurarnos de que cuando el inversor comience su proyecto no tendrá obstáculo alguno; a lo sumo debería adecuar su proyecto a los detalles técnicos que ella le exija, como, por ejemplo, usar cajones en lugar de pilotes o cuidar la geometría del lugar porque el escurrimiento presenta determinadas características, etcétera. Nosotros tratamos de allanar el primer paso, pero los siguientes dos pasos los tiene que dar la empresa, lo cual nos parece lógico y correcto.

Aclaro que no estamos “verdes” -por decirlo de alguna manera- en este tema sino que, por el contrario, estamos abocados al análisis -con antelación- de muchos otros proyectos, porque nos resulta muy importante tener una visión previa de la situación. Entre ellos, se encuentra el relativo al dragado del canal de acceso, que es estratégico para el país.

En cuanto a la rentabilidad de TCP y a la posibilidad de incluir aquí la habilitación de la Administración Nacional de Puertos a vender acciones, creo que estamos habilitados a hacerlo en cualquier momento; no tenemos impedimentos y podríamos, reitero, vender las acciones cuando quisiéramos. Lo que ocurre es que, de acuerdo con la ley, siempre estaremos obligados a ser accionistas -por lo menos con una acción- y ello conlleva una cantidad de obligaciones que se nos imponen, y que establecen un marco y controles con los que debemos actuar dentro del sistema. Aquí se ha dicho que no hemos tenido rentabilidad, y es cierto; no hemos tenido rentabilidad financiera: los primeros años dieron pérdida, cuando se empezó a obtener ganancia hubo que capitalizar por la pérdida de capital propio, y luego vino el proyecto de declaratoria de interés nacional, con lo cual todas las utilidades se vertieron nuevamente. En consecuencia, reitero, no hemos tenido una rentabilidad financiera. Sin embargo, sí estamos teniendo rentabilidad patrimonial, porque la empresa está creciendo. En ese sentido, en un momento determinado consideramos correcto tomar la decisión de mantener el 20% de la participación accionaria. Y así lo hicimos efectivamente y lo mantuvimos, en ese marco de decisión en que se hacía necesario destrabar el desarrollo de la obra, pensando hacia el futuro. Se debería considerar que nos estamos abriendo hacia una nueva terminal de contenedores y que, en ese sentido, podría ser una mala señal para el sistema decir que dejamos de confiar en la

Terminal Cuenca del Plata y que retiramos nuestras acciones o las vendemos, porque se podría interpretar como que no creemos en el negocio, cuando no es así; nosotros creemos en la Terminal Cuenca del Plata. Ahora bien, una vez que esté la nueva terminal funcionando y demás -estoy hablando desde el punto de vista empresarial- o si llegara a presentarse la voluntad de una nueva capitalización para esa terminal, entonces el escenario sería distinto; y si el socio mayoritario quiere hacer una nueva capitalización, tendríamos que analizarlo. No podemos asegurar que en esas circunstancias tendremos el 20%, porque nosotros también tenemos nuestra política de gastos.

Desde el punto de vista de lo que es la tendencia mundial actual en cuanto a separar la autoridad portuaria de la asociación, parecería ser la correcta, pero, a su vez, aquí tenemos una situación *sui generis* que debemos contemplar. Capaz que no es mala idea que la ley nos habilite, pero yo no recomendaría hacerlo en este momento, hasta tanto no esté la otra terminal funcionando y los negocios se estabilicen. No debemos dar malas señales al mercado. Nosotros creemos que el negocio con la Terminal Cuenca del Plata no sólo va a seguir funcionando bien, sino que posiblemente se potencie, porque estamos pasando de tener una terminal a contar con dos; y de un sistema de almacén, a uno de supermercado.

Creo que esa visión empresarial debemos manejarla con cuidado; y si bien la idea en el fondo no es mala, hay que analizarla en base a plazos distintos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aquí hemos realizado un rico intercambio de preguntas y respuestas, de opiniones y de reflexiones y creo que todos coincidimos en la necesidad de que se instale la nueva terminal especializada de contenedores. Sin embargo, también se han señalado algunos factores de riesgo derivados de una eventual reclamación en un procedimiento de arbitraje internacional, por parte del socio de la Terminal Cuenca del Plata. Sé que aquí es muy difícil dilucidar a priori el elemento de riesgo, las posibilidades jurídicas, etcétera. Imagino que se habrán manejado con una dosis de cautela y de estudio para dar estos pasos, al punto de llegar a enviar un proyecto de ley a consideración del Parlamento. Sin embargo, me gustaría contar con los elementos jurídicos relativos a la contratación que se hizo con Terminal Cuenca del Plata y tener los documentos correspondientes a efectos de medir, sobre la base del estudio de los mismos -aclaro que soy abogado- qué terreno estamos pisando. Hemos escuchado declaraciones de nuestros socios en esta Terminal Cuenca del Plata en el sentido de la existencia de un plan maestro que tendría un carácter vinculante, etcétera. Como no conozco esos detalles, me gustaría -porque, además, es un elemento a considerar para ser muy rigurosos en el estudio de este proyecto de ley y saber qué terreno estamos pisando- tener toda la documentación a los efectos de hacer una evaluación de esos riesgos que, al menos, se anuncian como posibles. Anteriormente, el señor Legislador Trobo decía que de acuerdo con la normativa vigente esto podría hacerse sin necesidad de aprobar una ley, pero si algunos de nosotros vamos a tomar una decisión en tal sentido, sería conveniente contar con los elementos documentales que nos sirvan para adoptar una postura en uno u otro sentido.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- No tenemos ningún inconveniente en hacer llegar una copia del contrato con Terminal Cuenca del Plata. Incluso, en atención a los riesgos que se han manifestado públicamente -y que nosotros también analizamos- les haríamos llegar el Tratado de Protección de Inversiones con Bélgica.

SEÑOR PRESIDENTE.- También sería importante conocer los informes jurídicos y todo aquel material que sirva de soporte para esta decisión.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Tenemos informes jurídicos pero ante la eventualidad de un juicio no sé si será conveniente darlos a conocer.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso queda a criterio de ustedes.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- En definitiva, les enviaremos lo referente a la Terminal Cuenc a del Plata, el Tratado de Protección de Inversiones con Bélgica, el Plan Maestro y el Decreto Reglamentario. En cuanto a los dictámenes jurídicos, analizaremos con nuestros abogados si es oportuno darlos a conocer. Queremos ser muy cautelosos en este tema en virtud de los posibles riesgos.

SEÑOR ANTÍA.- En una ocasión anterior en que estuvimos reunidos, hablamos del tema de los espacios y planteamos algunas observaciones en cuanto al tema de los cruceros y de la Armada Nacional. ¿Hay algún replanteo del área de cruceros? Tengamos en cuenta que, a esta altura, ya estamos casi con 400 ó 500 metros de muelle ocupados durante 120 días, lo cual no es poca cosa. Entonces, sería bueno saber si dentro de esta política hay alguna definición acerca de hacia dónde vamos en materia de cruceros o, por el contrario, el tema está en *stand by* no está en discusión en esta instancia.

Asimismo, está todo lo relativo a la Armada Nacional que ocupa espacios físicos importantes. A nuestro juicio, es el momento de poner todos los temas sobre la mesa que, en cierta forma, fue lo que planteó el Partido Nacional en aquella instancia en la que se habló del Puerto de La Paloma, de los cruceros y de la segunda terminal.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Así como decía que las acciones particulares van determinando el mercado, uno puede impactar positivamente o, por el contrario, provocar la detención del crecimiento. En el caso de los cruceros, el Uruguay tiene un problema. Estamos analizando distintos escenarios e, incluso, se manejaron distintas opciones. Hemos hablado con los armadores acerca de la posibilidad de hacer un puerto en Punta Carretas. Es bueno destacar que la franqueza que hemos demostrado en la conferencia de Seatrade Ushuaia -donde mantuvimos contactos individuales con todos los armadores de cruceros- respecto a nuestra capacidad operativa, ella fue apreciada positivamente, ya que muchos puertos ofrecen sus servicios y después no pueden dar una atención adecuada. En el Cono Sur, Montevideo es el segundo puerto preferido, tanto por los armadores como por los pasajeros. Eso habla bien del servicio que estamos prestando. Ellos entendieron que tenemos una capacidad máxima de tres cruceros, porque después tenemos dificultades con la operativa y no podemos atenderlos bien.

En este sentido, nos ha ayudado mucho el desarrollo que está teniendo Punta del Este, que tampoco los puede atender correctamente porque se necesitaría otro puerto de cruceros.

Entonces, una vez que se haya desarrollado el acceso norte, es decir, Puerto Capurro, comenzaremos a discutir la posibilidad de generar una terminal simple y sencilla como quieren los armadores, a quienes no les interesan las hiperterminales, ya que genera costos adicionales dentro del Puerto de Montevideo. De todos modos, esta discusión no está cerrada, porque ha habido otras propuestas de hacer una terminal de cruceros en Punta Carretas, lo que a nuestro juicio no está mal, porque facilitaría el trabajo al puerto productivo. Aclaro que este tema no lo resolvemos sólo nosotros, sino distintos actores a la vez, aunque todavía no tenemos una solución definitiva.

En cuanto a la dársena fluvial, quiero señalar que tiene limitaciones de calado, o sea, que para nosotros ya tiene algunos problemas operativos; está Buquebus, también hay algunos remolcadores parados y está la Armada Nacional.

En cuanto a resolver el problema de la Armada Nacional, quiero decir que no sólo afecta a la Administración Nacional de Puertos o al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sino a los Ministerios de Defensa Nacional y de Economía y Finanzas, porque requiere de la construcción de otro puerto adicional. Incluso, hubo un proyecto en el Cerro que, desde mi punto de vista era bueno, que tuvo la resistencia de la sociedad civil de allí, motivo por el que quizás no llegó a desarrollarse. Realmente, a nosotros nos vendría muy bien reubicar a la Armada Nacional en otros lugares -tarea que estamos haciendo junto con ellos hace dos años- pero, necesariamente, deberá tener un centro logístico en el Puerto de Montevideo, porque es inevitable. Reitero que la reubicación en otro punto es algo que estamos analizando con ellos, aunque no podemos hablar de ningún proyecto concreto, porque hemos manejado tres o cuatro alternativos. Pero ninguno fue satisfactorio para solucionar el problema. Creo que tenemos un debe en este sentido y si bien seguimos trabajando en el tema, no hemos encontrado una solución satisfactoria para todas las partes. Esto no sólo depende de nosotros, sino también de la Intendencia Municipal, del Ministerio de Defensa Nacional, así como también de todos los actores que tengan que actuar en la financiación correspondiente.

SEÑOR ANTÍA.- ¿Eso estaría afectando el proceso de la carga?

SEÑOR PUNTIGLIANO.- En realidad, lo que sucede es que como los cruceros tienen la prioridad, a veces, los buques "chiperos" tienen que esperar afuera -como ocurrió el año pasado- porque no había disponibilidad de muelles, lo que afecta la capacidad operativa, principalmente en verano. Por el momento, no afecta en dimensiones descomunales como ocurre en el Puerto de Buenos Aires donde, a veces, los barcos están esperando muchísimo tiempo fuera. Cabe aclarar que en la región el Puerto de Montevideo sigue siendo el preferido desde el punto de vista operativo, porque tenemos demoras menores que los demás. La pregunta que nos tenemos que hacer es con quién nos queremos medir: con los puertos de la región o con otros que tengan otros estándares. De todas formas, tenemos la obligación de buscar una solución al respecto. En este sentido, la creación del Muelle C aliviará muchísimo, porque vamos a contar con otras áreas operativas. Entonces, si bien no resolvemos directamente el tema de los cruceros, sí lo hacemos indirectamente, generando otras áreas operativas que nos permiten trabajar y descomprimir la situación. Por ello también es muy importante que esté listo el Muelle C. Recordemos que esta descompresión es circunstancial, porque tenemos que seguir descomprimiendo para avanzar hacia el Muelle D y sacar adelante el Puerto Capurro. De todos modos, creo que la solución de los cruceros es específica y a largo plazo.

SEÑOR ANTÍA.- Quiero saber si, para la Administración Nacional de Puertos, Piriápolis es una posibilidad.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Nosotros somos responsables por siete puertos, aunque tenemos la concepción de que debemos tener un sistema nacional de puertos que sea consistente entre sí y complementario entre los puertos de la Administración Nacional de Puertos. En este concepto, me parece que Piriápolis puede jugar un rol importante, pero, reitero, que ello está bajo la competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Dirección Nacional de Hidrografía.

SEÑOR TROBO.- Si bien se nos hicieron llegar una gama de documentos, faltarían las comunicaciones recibidas por la Administración Nacional de Puertos y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas -o, eventualmente, por la Presidencia de la República- de los socios respecto de la diferencia que pueda haber, pues entendemos que es muy importante contar con ese material.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- El Representante Posada había realizado una pregunta acerca de si la ley nos habilitaba a vender las acciones en el momento que quisiéramos y me gustaría que la respondiera el doctor Amoza.

SEÑOR AMOZA.- Es así, pero no en su totalidad, porque dejaríamos de ser una sociedad de economía mixta.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Tendríamos que quedarnos con, por lo menos, una acción.

SEÑOR PRESIDENTE.- También se podría ampliar.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Así es.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, no sólo podríamos vender, sino también comprar, siempre que seamos accionistas minoritarios.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Incluso, si quisiéramos, podríamos ser accionistas mayoritarios.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por eso es bueno poder ver los contratos.

SEÑOR ANTÍA.- Pregunto si la empresa -hoy socia- Terminal Cuenca del Plata no plantea dificultades de competitividad a posteriori con una empresa que sea cien por ciento privada; me refiero a tener al Estado como socio versus una empresa cien por ciento privada.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Les preguntamos a nuestros socios -se lo planteé personalmente a los señores Huts y Thys- qué opinaban porque queríamos conocer su posición y nos respondieron que sobre eso no manifestaban opinión, porque ser o no socio era una decisión del Gobierno uruguayo. Recientemente recibimos una propuesta en la que se toca ese punto, pero todavía no hemos dado la respuesta correspondiente. Hasta ese momento, nos decían que era una decisión del Gobierno el querer licuarse, diluirse, vender o comprar. Lo que también pueden haber dicho, en forma extra oficial, es que había una situación de asimetría natural, que es obvia, que existe, pero no sé si pasa por ahí el marco de la competencia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de los integrantes del Directorio de la Administración Nacional de Puertos y de sus asesores, y quedamos a la espera de la documentación que tengan a bien remitirnos.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 16 y 57 minutos)